IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 243)
z dnia 29 listopada 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 243)

29 listopada 2022 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– przedstawienie przez prezesa Rady Ministrów informacji dotyczących zmian legislacyjnych mających na celu możliwości rozliczania delegacji i ryczałtów za noclegi kierowcom polskich firm transportowych wykonujących przewozy międzynarodowe.

W posiedzeniu udział wzięli: **Renata Rychter** dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Marcin Stanecki** dyrektor Departamentu Prawa Pracy Ministerstwa Rodziny i Polityki Społecznej wraz ze współpracownikami, **Jerzy Bazylewicz** główny specjalista kontroli państwowej Najwyższej Izby Kontroli, **Jan Buczek** prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce wraz ze współpracownikami, **Maciej Wroński** prezes związku pracodawców „Transport i Logistyka Polska", **Tadeusz Kucharski** przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność" wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Stwierdzam kworum.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany do Komisji Infrastruktury 7 listopada 2012 r. Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie przedstawienie przez prezesa Rady Ministrów informacji dotyczących zmian legislacyjnych mających na celu możliwości rozliczania delegacji i ryczałtów za noclegi kierowcom polskich firm transportowych wykonujących przewozy międzynarodowe.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Od razu prosiłbym stronę rządową o zaprezentowanie ewentualnych zmian, a później przeprowadzimy dyskusję.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury Renata Rychter:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo tutaj zgromadzeni, pozwolę sobie przekazać informacje w imieniu resortu infrastruktury. Pan minister Weber nie mógł uczestniczyć w posiedzeniu ze względu na kolizję terminów posiedzenia plenarnego Senatu.

Szanowni państwo, pozwolę sobie wskazać, że tematyka systemu wynagradzania kierowców w transporcie drogowym, nie tylko w transporcie międzynarodowym, ale ogólnie kierowców, budzi wątpliwości już do wielu lat. De facto jest to podyktowane – pojawiającą się także w sferze społecznej, medialnej, szerszej – problematyką zaniżania wysokości wynagrodzeń czy nieuczciwym podejściem do kwestii wypłaty wszystkich składników wynagrodzeń. Niewątpliwie w tym kontekście ostatnio przyjęte rozwiązania, mianowicie od 2 lutego 2021 r., czy to związane z koniecznością dostosowania przepisów prawa krajowego do Pakietu Mobilności I, czyli przepisów unijnych, a w zasadzie powinnam powiedzieć odwrotnie, czy też kwestii związanych z koniecznością respektowania orzecznictwa sądowego w tym zakresie… Po krótkim czasie obowiązywania nowych przepisów,

mianowicie zmian w ustawie o czasie pracy kierowców, konkretnie jest to przepis wynikający z art. 21b dotyczący sposobu odmiennego traktowania i odmiennego podejścia do wynagradzania kierowców w międzynarodowym transporcie drogowym, nadal budzą one kontrowersje.

W tym kontekście w ramach uzgodnień publicznych i konsultacji projektu ustawy o delegowaniu kierowców, tzw. *lex specialis*, środowisko złożyło szereg uwag, m.in. dotyczących konieczności uproszczenia obowiązującego aktualnie systemu wynagradzania kierowców, aby likwidować konieczność wydatków związanych z administrowaniem, z organizacją w przedsiębiorstwach transportowych, żeby też ułatwić możliwość większego planowania wysokości tych wynagrodzeń, planowania budżetów na wynagrodzenia kierowców.

W tym kontekście Ministerstwo Infrastruktury pochyla się nad przepisami nowelizacji ustawy o czasie pracy kierowców w ramach prac nad projektem ustawy o delegowaniu kierowców. Zmiany te obejmują m.in. wprowadzenie jednolitej wysokości diety i jednolitego pułapu, poziomu kosztów, które nie podlegałyby wliczeniu, jeśli chodzi o podstawę opodatkowania podatkiem dochodowym od osób fizycznych. Szanowni państwo, zmiany te opierają się także na wprowadzeniu możliwości wypłaty wynagrodzenia w dwóch transzach, w dwóch częściach, a także wprowadzają przepisy abolicyjne, które mają na celu zachęcić tzw. nieuczciwych pracodawców albo uczciwych, ale takich, którzy nie sprostali tym zmianom i nie poradzili sobie z właściwym rozliczaniem składników wynagrodzenia i, co za tym idzie, odprowadzaniem składek na ubezpieczenia społeczne, zdrowotne i zaliczek na podatek dochodowy od osób fizycznych we właściwych wysokościach, takich, jak wynika to z przepisów prawa powszechnie obowiązującego.

Szanowni państwo, na początku sierpnia tego roku propozycje te były przekazane, skonsultowane z organizacjami społecznymi zrzeszającymi przewoźników drogowych. Spotykały się z pozytywnym odzewem, natomiast nadal prowadzimy prace nad tymi przepisami, ponieważ muszą one spotkać się również z akceptacją i muszą być uzgodnione w ramach jeszcze trwających prac, na etapie prac rządowych, przede wszystkim z ministrem finansów i ministrem właściwym ds. pracy, czyli ministrem rodziny i polityki społecznej.

Szanowni państwo, to tyle w telegraficznym skrócie na początek. Mam nadzieję, że w toku obrad będzie jeszcze możliwość odniesienia się do bardziej szczegółowych pytań czy kwestii, jeżeli pojawią się takowe na posiedzeniu. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Otwieram dyskusję. Czy ktoś zgłasza się do głosu? Nikt? Strona społeczna? Proszę, pan poseł Suchoń i później pan Maciej Wroński.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący, to może strona społeczna, bo to de facto jest temat, który bardzo… Ja pozwolę sobie później, jeżeli pan przewodniczący przekaże mi głos. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze, czyli pan prezes Wroński, pan i pan poseł Suchoń.

Prezes związku pracodawców „Transport i Logistyka Polska” Maciej Wroński:

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, fakt, że była taka inicjatywa poselska i prośba o wskazanie prac nad ryczałtami, dietami, świadczy o tym, że rzeczywiście jest problem. O ile sam zaproponowany kierunek, czyli powrót do stanu poprzedniego, wydaje mi się, nie rozwiązuje problemów i byłby krzywdzący zarówno dla części środowiska przewoźników, którzy wykonują prace w reżimie delegowania, jak i dla części pracowników, którzy oczekują wyższych emerytur, wyższych świadczeń socjalnych, o tyle problem faktycznie istnieje. Ten problem to przede wszystkim bardzo skomplikowany sposób obliczania podstawy wymiaru składek na ubezpieczenie społeczne i podatek dochodowy.

Obrazowo powiem, że system, który został przyjęty, jest bardzo dobry w przypadku delegowania pracowników stacjonarnych do pracy za granicą, gdzie pracownik jedzie

np. na budowę, będzie przebywał za granicą trzy, pięć miesięcy albo i rok. Tam są stałe stawki i można policzyć, ile będzie zarabiał każdego dnia.

W transporcie drogowym natomiast, gdzie nasi kierowcy są pracownikami wysoko mobilnymi, w ciągu jednej doby kierowcy przebywają czasami nawet w trzech lub w czterech państwach. Proszę sobie wyobrazić, że większość ładunków jest na granicy zachodnich Niemiec, Beneluksu, Luksemburga, Francji, Szwajcarii. Bywają sytuacje takie, że w ciągu doby kierowca przejeżdża z Niemiec przez Holandię i Belgię do Francji, czyli jest w czterech krajach.

Teraz algorytm, który umożliwia obliczenie podstawy wymiaru składek ZUS czy obliczenie zaliczki na podatek dochodowy, używa stawki diety zagranicznej. Dla każdego z tych państw jest ona różna. W jednym z tych państw wynosi to, załóżmy, pięćdziesiąt kilka euro, w innym państwie 49 euro. Są kraje, gdzie wynosi 40 euro. W związku z tym w zależności od tego, jak akurat ułożyła się trasa kierowcy, na sam koniec kierowca dostaje jakąś wypłatę netto, ale na początku miesiąca pracy tak naprawdę nie wie, ile zarobi, i następują konflikty pomiędzy pracownikami, pomiędzy pracownikami a pracodawcą, bo jeden pracownik dostanie, załóżmy, o 500 zł więcej, drugi dostanie o 600 zł mniej i, przepraszam za kolokwializm, na firmie zaczyna się dym.

Nie jest to komfortowa sytuacja zarówno dla pracownika, jak i dla pracodawcy, bo pracownik chciałby wiedzieć, na jakie wynagrodzenie może liczyć na koniec miesiąca, pracodawca natomiast chciałby sobie policzyć, ile ma przeznaczyć w planowanym budżecie na wynagrodzenia, bo płaci on tzw. brutto brutto, czyli nie dość że płaci wynagrodzenie brutto, to jeszcze z własnej kieszeni dokłada do tego swoją część na ubezpieczenia społeczne. Rodzi to bardzo duże problemy. Jakie problemy? Problemy dyskryminacyjne i ewentualnie brak przewidywalności warunków pracy po stronie pracodawcy i pracownika. To już powiedziałem. Po stronie małych firm, a tych firm, mikroprzedsiębiorstw, jest w Polsce 96%, powoduje, że tak naprawdę nie są one w stanie tego policzyć.

Proszę sobie wyobrazić. Jest przewoźnik, który ma jeden pojazd. Do tego zatrudnia dwóch pracowników. Ma trzy pojazdy. Kiedy ma się zajmować analizą poszczególnych tarczek, tym, ile godzin w jakim państwie był jego kierowca, tym, jak to wszystko policzyć? Nie stać go także, bo skala prowadzonej działalności jest maleńka, na wynajęcie, na zakup skomplikowanego oprogramowania, czy na zlecenie tego na zewnątrz, bo w tym momencie ta działalność biznesowa nie opłacałaby się. Rodzi to dwojakie skutki: zarówno dla budżetu państwa i ZUS-u, jak i dla dobrej konkurencji na rynku, bo nie radząc sobie z tym tematem, część firm albo robi to „po uważaniu" i odprowadza wysokość składek, narażając się na kary, albo wychodzi z założenia: „I tak, i tak dostanę karę, więc w ogóle nie będę płacił tych świadczeń, części wynagrodzenia", i – muszę to powiedzieć z przykrością, bo choć mam nadzieję, że jest to nieznaczna część rynku, to nawet łyżka dziegciu psuje beczkę miodu – płaci pracownikowi pod stołem.

Występowaliśmy do resortu infrastruktury, do resortu pracy, do resortu finansów w sprawie uproszczenia zasad, które będą pozwalały określić, jakie wynagrodzenie przy danym wynagrodzeniu brutto dostanie pracownik i jakie koszty będzie miał pracodawca. Pozwolą one wypełnić ludziom swoje obowiązki wobec Zakładu Ubezpieczeń Społecznych i wobec budżetu Skarbu Państwa. Powiem szczerze, że niestety odbijamy się głową od ściany.

O ile trzeba przyznać, że minister Weber i pani dyrektor Renata Rychter w ostatnim okresie pochylili się nad tym i przynajmniej zadeklarowali taką wolę, o tyle wydaje mi się, że resort infrastruktury jest troszeczkę za słaby na takich dwóch graczy jak resort finansów i resort rodziny i pracy, którzy określają te zasady. Obawiam się, że do tego uproszczenia nie dojdzie, bo cały czas mówimy: „Zmienimy, uprościmy", natomiast przypomina mi to grecki chór, gdzie wszyscy śpiewają: „Biegniemy, biegniemy, biegniemy", a w gruncie rzeczy wszyscy stoją w miejscu.

Teraz jest prośba do państwa posłów, do waszej roli sprawcy. Jak by nie było, jesteście przedstawicielami nas wszystkich, narodu, społeczeństwa. Jest prośba o bardzo duże wsparcie, i to wsparcie we współpracy z nami. Inicjatywa poselska wynikała pewnie z tego, że do grupy posłów przyszedł jakiś przewoźnik, powiedział, że ma problem, a państwo zrobiliście tak, jak przewoźnik wytłumaczył. Myślę natomiast, że jako zwią-

zek pracodawców „Transport i Logistyka Polska", jako Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych – po mojej lewej stronie siedzą akurat koledzy z ZMPD – problem ten mamy dokładnie rozpoznany. Jesteśmy w stanie przedstawić konkretne propozycje, powiedzieć, co należy zrobić. Wspólne wystąpienie, jeszcze razem z OZPTD, skierowaliśmy zresztą do ministra Webera. Jesteśmy też w stanie usiąść ze związkami zawodowymi, porozmawiać i wytłumaczyć: „OK, tyle możemy dać, ale wy chcecie za dużo, na co już nas nie stać". Jakoś spróbujemy porozmawiać, ale dialog społeczny powinien być.

Na samo zakończenie chciałem poprosić prezydium Komisji Infrastruktury i państwa posłów. Ostatnio dialog społeczny troszeczkę nam kuleje. Po posiedzeniu, tak ważnym i istotnym z punktu widzenia pracodawców i pracowników, obecni tu przedstawiciele strony społecznej dowiedzieli się z Internetu, czytając strony komisyjne, że jest takie posiedzenie. Oczywiście dziękujemy za zgodę, za umożliwienie wystąpienia i udziału, ale może warto byłoby wrócić do tego, co było przez kilka kadencji, poczynając od początku lat 90., do zeszłej kadencji przed COVID-em, kiedy jeszcze jako tako to funkcjonowało, czyli do informowania nas przez sekretariat Komisji o pracach Komisji związanych z transportem drogowym, z ruchem drogowym i z zapraszaniem. Naprawdę mamy co robić, nie chcemy też państwu zabierać zbędnego czasu, ale wydaje mi się, że czasami warto byłoby, żebyśmy w imieniu reprezentowanych przez nas przedsiębiorców czy pracowników podali państwu swoją opinię, żebyście państwo nie tylko na spotkaniach w terenie, gdzie jest subiektywny punkt widzenia pojedynczego przedsiębiorcy czy pojedynczej organizacji związkowej, mogli poznać nasz punkt widzenia.

Suwerennie podejmiecie państwo decyzję o dalszym kierunku i o rozstrzygnięciach, natomiast warto byłoby, żeby nasz głos mógł co do zasady wybrzmieć i żebyście nam to umożliwili. Stąd apel o informację i o zapraszanie, żeby nie było tak, że musimy prosić o państwa ewentualną zgodę. Oczywiście jeśli nie chcecie naszej obecności, naszego głosu, z tym też się pogodzimy. Jesteśmy dorośli. Jak nas ktoś nie chce, to nie chcemy specjalnie się narzucać. Uprzejmie dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję. Panie prezesie, gdybyśmy nie chcieli, to by pana tu nie było. Proszę bardzo.

Dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Piotr Mikiel:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Krótko się przedstawię: Piotr Mikiel, Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych.

Kolega Maciej Wroński w zasadzie powiedział w imieniu branży transportu drogowego o tym, czego oczekiwalibyśmy, reprezentując tę branżę. W uzupełnieniu do tego, co przed chwilą zostało powiedziane, przypomnę i zwrócę uwagę na jeden aspekt. Otóż zmiana zasad wynagrodzenia kierowców, która nastąpiła w Polsce od 2 lutego br., dosyć istotnie odbiła się na kondycji finansowej branży transportu drogowego. Wzrost kosztów funkcjonowania transportu drogowego dla przedsiębiorstw funkcjonujących w tym obszarze był i nadal jest znaczący.

Mieliśmy trochę żalu na etapie wdrażania przepisów Pakietu Mobilności, bo to jest jedna z przesłanek, która powodowała konieczność zmiany krajowych przepisów, że rząd dosyć długo zwlekał z wdrażaniem tych przepisów, a później zostało bardzo niewiele czasu i tak naprawdę jedynym rozwiązaniem, które można było wówczas wprowadzić, była całkowita rezygnacja z diet i podróży służbowej w przypadku kierowców zatrudnionych w przedsiębiorstwach transportu drogowego. Wtedy natomiast, już na etapie prac i ostatniej nowelizacji ze stycznia br., zwracaliśmy uwagę na temat wynagrodzenia kierowców i pomocy branży w nowej sytuacji i na to, że trzeba będzie jak najszybciej się zorganizować. Może nastąpił też zbieg jakichś zdarzeń nieprzychylnych środowisku i w ogóle całej sytuacji, bo, przypomnę, 2 lutego przepisy weszły w życie, kilka tygodni później wybuchła wojna na Ukrainie, nastąpił wzrost inflacji, wzrost kosztów paliwa, wzrost kosztów pracy. To są czynniki, które dosyć mocno zauważyła także branża transportu drogowego.

Między innymi dlatego wspólnie, jako organizacje przewoźników drogowych wystąpiliśmy do ministra infrastruktury, bo uznaliśmy, że on jest tym, który powinien mieć na uwadze branżę transportu drogowego, aby wypracować jakieś doraźne rozwiązania, które umożliwiłyby wsparcie branży. To jest to, o czym mówiła pani dyrektor i prezes Wroński. To jest poszukiwanie rozwiązań, które doraźnie mogłyby troszkę obniżyć koszty funkcjonowania branży.

Szczerze mówiąc, liczyliśmy na to, że zapowiedzi z sierpnia tego roku, które płynęły z Ministerstwa Infrastruktury, zostaną jak najszybciej wdrożone. Być może są też przyczyny, o których dzisiaj zostało powiedziane, że to nie jest tylko i wyłącznie gestia MI, bo dotyczy to zarówno kwestii związanych z ubezpieczeniami społecznymi, a więc jest to coś, co zostaje w gestii ministra pracy, co dotyczy kwestii podatkowych, a więc ministra finansów.

Tu być może wskazane byłoby wsparcie ze strony Komisji Infrastruktury, żeby poszukać jakiegoś rozwiązania. Nie ukrywam, że jako branża liczyliśmy na to, że te rozwiązania zostaną wprowadzone jak najszybciej. Prace przedłużają się z miesiąca na miesiąc. Dzisiaj jest koniec listopada, szanse na wprowadzenie nowych rozwiązań od 1 stycznia wydają się dzisiaj bardzo mało realne. Być może dzisiejsza inicjatywa grupy posłów jest efektem tego, że szuka się jakichś rozwiązań, że jest szansa na wypracowanie rozwiązań dedykowanych branży czy rozwiązań doraźnych, o których dzisiaj mówimy. To są rozwiązania wypracowane przez nas. Sami przeanalizowaliśmy te przepisy i wydaje mi się, że te rozwiązania można byłoby w praktyce najszybciej zastosować.

Powielam apel do członków Komisji Infrastruktury o wsparcie branży i Ministerstwa Infrastruktury w tym rozwiązaniu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Pan poseł, proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Rzeczywiście większość informacji, które są kluczowe, została przekazana, ale myślę, że żeby troszeczkę naświetlić skalę tego problemu, wszyscy powinniśmy sobie uświadomić, że branża ocenia, że zmiany administracyjne, które nastąpiły w związku z Pakietem Mobilności, spowodowały wzrost kosztów w tym obszarze o ok. 25%. A to tylko zmiany administracyjne. Jeżeli więc mówimy np. o inflacji bazowej, to do inflacji, która jest w Polsce tak wysoka, przyczyniają się m.in. takie zmiany administracyjne.

Oprócz zmian administracyjnych nastąpił wzrost kosztów związany ze wszystkimi innymi czynnikami, o których mówili tutaj panowie prezesi. Myślę, że w takim razie możemy sobie wyobrazić, jaka skala wzrostu kosztów nastąpiła w obszarze branży transportowej czy w szeroko pojętym TLS-ie w związku z kumulacją tych czynników. Oczywiście jako obywatele wszyscy czujemy to w różnego rodzaju innych opłatach, natomiast taka skala wzrostu w normalnie funkcjonujących przedsiębiorstwach, które do tej pory znakomicie dawały sobie radę na rynku, jest po prostu nie do udźwignięcia dla wielu z nich. Widzimy to choćby w pogarszającej się sytuacji płynnościowej tej branży.

Niedawno były publikowane raporty na ten temat, które pokazywały, że jest ponad 1,1 mld zł zadłużenia, w związku z tym możemy spodziewać się fali upadłości, jeżeli nic w tej sprawie się nie zmieni. Myślę, że byłoby to bardzo niedobre nie tylko ze względu na to, że są to firmy, które dają pracę, częściowo są to osoby samozatrudnione i wykonujące tę działalność na własne ryzyko, szczególnie cenne dla gospodarki i szczególnie cenne dla państwa i dla społeczeństwa. W związku z tym ten apel jest jak najbardziej zasadny, jak wszystkie działania, które pozwolą uniknąć negatywnych konsekwencji ostatnich zmian.

Moglibyśmy wymieniać nieudane wdrożenie elektronicznego obiegu dokumentów, które pewnie dla ok. 150 tys. brakujących kierowców dodatkowo spowodowały perturbacje. To jest za nami. Miejmy nadzieję, że te błędy nie będą się powtarzać.

Dzisiaj natomiast pragnę wzmocnić apel do rządu i bardzo proszę o informację, czy ministerstwo w jakikolwiek sposób pracuje nad rewizją dotyczącą części transportowej w zakresie Pakietu Mobilności. Rzeczywiście część transportowa jest zorganizowana

w taki sposób, że za chwilę nasze firmy będą po prostu padać. Jest pytanie, czy ministerstwo występowało bądź bezpośrednio, bądź za pomocą rządu, bądź za pomocą eurodeputowanych do Komisji Europejskiej, czy inspirowało jakieś działania na poziomie Parlamentu Europejskiego, które mogłyby spowodować jakąś refleksję na ten temat. Sądzę, że czeka nas fala kryzysu, która w bardzo niekorzystny sposób będzie działała także na firmy transportowe, bo wiadomo, że jeżeli ograniczamy działalność gospodarczą, jeżeli następuje kryzys, to niestety jedną z pierwszych branż, które ucierpią, będzie właśnie branża transportowa.

Jest więc pytanie do ministerstwa po pierwsze o to, czy jest jakaś refleksja i szansa na to, żeby troszeczkę spuścić z tonu, jeżeli chodzi o wymagania administracyjne, choćby w kwestii parkingu dla jednej trzeciej floty, co jest absolutnie niezrozumiałe i co powoduje wzrost kosztów. Druga rzecz to kwestia ułatwień. Trzecia rzecz to to, czy ministerstwo w jakiś sposób inspirowało działania, które mogły spowodować jakąś rewizję na poziomie europejskim, w zakresie europejskich przepisów.

Myślę, że jest pole do dyskusji. Rozumiejąc problemy innych państw w tych branżach, które są tam ważne, możemy wypracować jakiś konsensus w tej sprawie. Pytanie, czy po stronie ministerstwa i rządu jest jakaś wola i akcja z tym związana. Bardzo uprzejmie dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Proszę bardzo, ostatni głos.

Przewodniczący Krajowej Sekcji Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność" Tadeusz Kucharski:

Tadeusz Kucharski, Krajowa Sekcja Transportu Drogowego NSZZ „Solidarność". Trudno nam odnieść się do tych wypowiedzi chociażby z tego względu, że nie ma tu konkretów. My również przypadkowo dowiedzieliśmy się o dzisiejszym spotkaniu, jak również przypadkowo dowiadujemy się o tym, że są jakieś rozmowy, jakieś propozycje, jakieś rozwiązania, a resort infrastruktury spotykał się ze stroną społeczną reprezentującą wyłącznie pracodawców, bo nie było na tym związków zawodowych, bo nie zostali zaproszeni i nadal nie są zapraszani na te spotkania i na dyskusje na temat tych rozwiązań.

Również kieruję więc apel do przedstawicieli posłów i Komisji Infrastruktury. Zapraszajcie nas na te spotkania, bo to dotyczy również pracowników i w dużej mierze tych, którzy zostali pokrzywdzeni pierwszymi zmianami i brakiem realizacji czy brakiem kontroli, których brakuje nam na drogach, jak również brakuje nam ich w firmach. Można powiedzieć, że to, co dzieje się dzisiaj, to powrót do patologii, którą mieliśmy i z którą walczyliśmy prawie 30 lat. Nastąpiły pewne zmiany w dobrym kierunku, ale nie do końca. Chcielibyśmy w tych zmianach nadal uczestniczyć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Czy strona rządowa chce się odnieść? Proszę bardzo.

Dyrektor departamentu MI Renata Rychter:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, może najpierw odniosę się do pytań szanownego pana posła Suchonia. Pytania dotyczyły tego, czy MI analizuje i rozważa możliwość zmiany przepisów dotyczących systemu wynagradzania kierowców. Odpowiedź brzmi: tak. Jak wspominałam na początku tego posiedzenia, w ramach prac nad ustawą *lex specialis*, nad ustawą o delegowaniu kierowców – w zasadzie jest to dopiero projekt tych przepisów – rozważamy możliwość i został przygotowany wstępny projekt przepisów nowelizujących m.in. ustawę o czasie pracy kierowców w kontekście zmian dotyczących głównie kierowców wykonujących przewozy międzynarodowe, aczkolwiek jest też drobna zmiana dotycząca przewozów krajowych.

Jeśli chodzi o kwestie dotyczące Pakietu Mobilności i apelowania czy podejmowania działań na arenie unijnej przez ministra infrastruktury, to pozwolę sobie przypomnieć, że minister infrastruktury zakwestionował wiele przepisów, wiele rozwiązań Pakietu Mobilności I, co znalazło swój wyraz z skardze do Trybunału Sprawiedliwości, do której dołączyły też inne państwa. Powstała tzw. grupa *like-minded*. Spodziewamy się i spodziewaliśmy się, że do końca tego roku Trybunał Sprawiedliwości zajmie się tą skargą

i będziemy mieli orzeczenie w tym zakresie. Na tę chwilę nie ma wyznaczonej rozprawy, nie mamy konkretnej informacji co do rozpatrzenia tej kwestii, pochylenia się nad przepisami Pakietu Mobilności I.

Oprócz tego, zwłaszcza w kontekście rozpoczęcia konfliktu zbrojnego, wojny na terytorium Ukrainy, minister infrastruktury wielokrotnie, czy to samodzielnie, czy to we współpracy ze stroną rządową innych państw europejskich, państw sąsiadujących, apelował do komisarza europejskiego odpowiadającego za transport drogowy. Apelował także do dyrektora dyrekcji generalnej DG MOVE odpowiedzialnego za kwestie związane z transportem drogowym po to, żeby zawiesić niektóre przepisy Pakietu Mobilności. Wprowadzane były także m.in. odstępstwa od przepisów socjalnych kierowców, ale oczywiście ze znacznym ograniczeniem, tak żeby nie wpływało to na warunki bezpieczeństwa i odpowiednie warunki socjalne samych kierowców wykonujących przewozy drogowe.

Do wypowiedzi przedstawicieli strony społecznej, czyli kierowców, pozwolę sobie odnieść się w ten sposób. Nie było spotkań ze środowiskiem przewoźników drogowych. Mówiłam o wymianie i konsultacjach. Mówiłam o wymianie korespondencji. Były to tylko pisma, w których dopytywaliśmy, jak pracodawcy, ponieważ tak naprawdę oni w głównej mierze ponoszą konsekwencje powiązane ze znaczącym wzrostem kosztów prowadzonej działalności gospodarczej, bowiem koszty związane z wynagrodzeniem kierowców stanowią korową część kosztów tego rodzaju przedsiębiorstw… Zrobiliśmy to celowo, mianowicie po to, żebyśmy w momencie, kiedy będziemy mieć już uzgodnioną treść przepisów, także w ramach prac ze stroną rządową, mieli możliwość wyjścia do państwa z jakąś propozycją, ponieważ zdajemy sobie sprawę z tego, że każde zmiany przepisów dotyczące wynagrodzeń kierowców mogą spotkać się z ogromnym niezadowoleniem rzeszy pracowników, a doskonale wiemy, że pracodawcy na rynku transportu drogowego borykają się z ogromnymi problemami związanymi z niedoborami kierowców, z pozyskaniem tych kierowców.

W kwestii nierozwiązanych wątpliwości nie chcieliśmy rozbudzać pewnych nadziei. Chcieliśmy najpierw ustalić to i uzgodnić w ramach prac dotyczących tego projektu ustawy, ale oczywiście przejście do każdego etapu, czyli kolejna wersja przepisów ustawy, podlega publikacji na stronach Rządowego Centrum Legislacji. Z pewnością Ministerstwo Infrastruktury nie pracuje nad tymi przepisami w ukryciu, po kryjomu. Strona społeczna, mówię tutaj o reprezentacji środowiska kierowców, którzy są zatrudniani przez przedsiębiorców transportu drogowego, z pewnością będzie miała okazję i możliwość odniesienia się.

Reasumując, nie było żadnych spotkań, nie było żadnego posiedzenia zespołu trójstronnego, który kiedyś pracował nad przepisami. Tak, panowie doskonale pamiętają, tak naprawdę było wymienienie się korespondencją, ale z pewnością projekty tych przepisów również będą z państwem konsultowane.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. Jeszcze pan prezes Jan Buczek.

Prezes Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce Jan Buczek:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, miałem taki zamiar, żeby nie zabierać dzisiaj głosu, ponieważ przyszedłem wysłuchać informacji pana premiera w tej sprawie, bo korespondencja w tej sprawie między nami, środowiskiem, a branżowym przedstawicielem premiera, czyli ministrem odpowiedzialnym za transport, trwa od wielu lat.

Najpierw prosiliśmy o to, żeby dopuszczono nas do tworzenia założeń nad ustawą zmieniającą zasady wynagradzania w transporcie, bowiem spodziewaliśmy się, że wdrożenie na ślepo, bezkrytycznie postanowień Pakietu Mobilności mogłoby być dla nas zgubne w skutkach. Obawialiśmy się tego. Najpierw pojedyncze organizacje zwracały się do ministra z prośbą o to, żeby móc wspólnie pracować nad założeniami do tych przepisów. Później pisaliśmy wspólne pisma, o których wspominał mój przedmówca, pan prezes Wroński. Wspólne pisma też nie dawały żadnych efektów. Pisaliśmy do premiera, co wywołało problem na Chałubińskiego, bo tego typu procedowanie, czyli zwracanie się bezpośrednio do premiera z prośbą o pomoc, o wsparcie, było powodem irytacji.

Dostaliśmy to – wówczas tak to pięknie nazwano – „do konsultacji", po to, żebyśmy mogli się z tym zapoznać, konkretny zamieszczony na stronie RCL-u projekt ustawy, który dla nas na dobrą sprawę był wielkim szokiem. Oczywiście udało się zmienić kilka rzeczy, dosłownie drobiazgów, które dały się zmienić na etapie legislacji, kiedy ruszyła legislacja, ale to była mała kosmetyka. Tak czy inaczej skutki tych regulacji polegające na drastycznym wzroście kosztów, na progowym wzroście kosztów dla branży transportowej w sytuacji, gdy na ogólnym, europejskim rynku walczyliśmy o przetrwanie, było dla nas jednoznaczne z tym, że ten walec będzie wgniatał nas w podłoże.

Proszę państwa, z takim problemem nie mają może do czynienia duże firmy logistyczne, które mają rozbudowaną administrację, które mają różnego rodzaju wyspecjalizowane działy, których zadaniem jest dostosowanie się do regulacji. Pamiętam, jak kiedyś wdrażano przepisy o monitorowaniu ładunków wrażliwych z punktu widzenia przepisów podatkowych. Też mówiliśmy, że tą ustawą wyeliminujecie państwo polskich przewoźników z rynku, i rzeczywiście tak się stało, bo jak polski przewoźnik zobaczył, jakie kary grożą mu nawet za winy przez niego niepopełniane, to po prostu się z tego wycofał, natomiast wielkie zagraniczne korporacje transportowe, które oczywiście w Polsce formalnie nazywają się polskimi podmiotami logistycznymi czy transportowymi, znakomicie poradziły sobie z tym problemem, przejęły ten rynek. Dziś mój sąsiad, który woził rzepak czy inne zboża, inne produkty, które wówczas znalazły się na listach zastrzeżonych, wycofał się z rynku, sprzedał samochody i klepie biedę.

Za każdym razem ostrzegamy przed takim procedowaniem nad przepisami w oparciu o wiedzę, jaką posiadają posłowie czy przedstawiciele administracji. Ta wiedza nie jest pełna, dlatego uważamy, że nasza obecność przy tworzeniu tych aktów prawnych jest nieoceniona. Niestety wówczas nie chciano skorzystać z naszej oferty, z naszej gotowości. Dziś też dowiadujemy się od pani dyrektor, że przecież zmiany te będą publikowane, ale w dalszym ciągu co do założeń nie mamy wielkiej szansy na to, żeby popracować wspólnie, natomiast dowiemy się, jakie rozwiązania przygotujecie nam państwo do stosowania w przyszłości. Chcę powiedzieć, że wiem od wielu przewoźników, właśnie od tych drobnych, rodzinnych firm, które, jak ktoś tu powiedział, nie mają pieniędzy na to, żeby tworzyć zaplecze administracyjne na poziomie swojego przedsiębiorstwa, że te małe firemki nie odnowią swojej działalności na 2023 r., na kolejny rok obrachunkowy, ponieważ już w tej chwili dogorywają i patrzą na wzrastające ogromne zobowiązania, których nie są w stanie pokryć.

Szanowni państwo, oczywiście bylibyśmy w stanie dźwignąć ten problem, gdyby podział pieniędzy na rynku transportowym był sprawiedliwy, ale nie wiem, czy państwo wiecie, że ten rynek jest przejęty przede wszystkim przez wielkie zagraniczne duże korporacje transportowe, które wygrywają wszystkie przetargi na poziomie pierwotnym na globalnych przetargach. W związku z tym oni są dysponentami zleceń i za jakieś ochłapy dają te zlecenia również drobnym polskim przewoźnikom. Stąd okazuje się, że z jednej strony branża jest branżą rozwijającą się bardzo dynamicznie, a z drugiej strony przedsiębiorcy ubożeją i nie są w stanie utrzymać poziomu technicznego swojego parku samochodowego na takim poziomie, który zapewniałby i komfort, i bezpieczeństwo. W związku z tym sprzedają starzejące się samochody i likwidują kolejne jednostki transportowe w swoim potencjale, w swojej ofercie.

Myślę, że również państwo nie wiecie o tym, że nasze przepisy o transporcie dopuszczają do rynku podmioty, które wcale nie są przewoźnikami, a operują na rynku, handlując zleceniami. Często właśnie tacy uczestnicy do końca wyniszczają przewoźników, bo upadającemu przewoźnikowi często nie warto zapłacić nawet należnych mu kwot. Inspekcja transportu drogowego w ogóle nie kontroluje tych podmiotów gospodarczych, tych pośredników, pomimo tego że dzięki naszym wysiłkom zostały wprowadzone takie przepisy, że pośrednicy ci powinni spełniać minimalne wymagania formalne, żeby móc uczestniczyć w tym rynku, jednakże w ogóle nie są kontrolowani. Inspekcja transportu w ogóle tam nie zagląda, bo nie ma w przepisach delegacji do kontroli tego typu przedsiębiorców. Nawet podczas dzisiejszej dyskusji przejawiała się tęsknota ze strony przedstawiciela kierowców, bardzo ważnych dla nas partnerów w biznesie, żeby te kontrole wzmagać. Trzeba jednak myśleć też o tym, żeby być może ucywilizować ten obród

zleceniami transportowymi po to, żeby nasi przewoźnicy nie byli obdzierani do kości ze wszystkich możliwych profitów związanych z wykonaniem zleceń transportowych.

Uważam, że dialog między naszą branżą transportową a administracją, który kiedyś znakomicie funkcjonował, w ostatnich latach zamierał. Mamy wielkie szanse, bo niedawno na stanowisku dyrektora departamentu w Ministerstwie Infrastruktury była zmiana. Bardzo liczymy na panią dyrektor Rychter, ale mamy też świadomość tego, że pani dyrektor sama wszystkiego nie udźwignie. Jeżeli ze strony parlamentu nie będzie dążenia do tego, żeby zajrzeć głębiej w problemy transportowe i zrobić coś dla branży, która do niedawna była chlubą naszego państwa, będziemy świadkami wycofywania się na dużą skalę naszych firm z rynku i będą z tego wynikały tylko kłopoty dla nas. Może w tej grupie zawodowej kierowców nie będzie dużego bezrobocia, bo cały czas poszukują ich inni, zagraniczni oferenci, którzy mają nieco lepiej, ale przecież my zatrudniamy na równi z kierowcami tyleż, a może nawet więcej, pracowników biurowych, którzy też stracą pracę i będą ustawiać się w kolejkach po zasiłki.

Istnieje pilna potrzeba uruchomienia dialogu i dokonania na poważnie przeglądu tego, co można zrobić w tym obszarze i nie tylko, żeby ratować naszą branżę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Serdecznie dziękuję. To był ostatni głos. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia. Zamykam posiedzenie Komisji.